# LA ARMADA REAL ESPAÑOLA DE LA ILUSTRACIÓN

Fernando González de Canales y López-Obrero
Capitán de Navío ®
Instituto de Historia y Cultura Naval
Armada Española

**Introducción**

Parece increíble que una nación como España, que a mediados del siglo XVII, era la primera potencia naval del mundo, medio siglo después había perdido casi la totalidad de su fueraza naval destruida por la desidia, el abandono de los políticos y la acción hostil de las tres potencias navales europeas: Inglaterra, Francia y Holanda que desde el momento de la conquista de las Indias se enfrentaron a hegemonía hispánica o con sus propias fuerzas o amparando y protegiendo a piratas y bucaneros, que si algunas veces trabajaban en beneficio propio, muchas más en el de las naciones reseñadas.

La Marina imperial de los austrías en su momento de mayor esplendor llegó a contar con más de 200 unidades de combate, en su mayoría galeones y a la muerte Carlos II no era ni la sombra de lo que había sido. La guerra de la Sucesión significaría casi la aniquilación de ésta. En 1702 los ingleses destruyen lo poco que quedaba de la flota de Nueva España en el canal de Rande (ría de Vigo) y una escuadra anglo-holandesa se apodera sin resistencia de Gibraltar.

Así, partiendo de prácticamente de cero, nacerá la nueva Marina (Armada Real) sin reliquias de la anterior. Todo se hará con los modelos y estilos culturales e ideológicos, basados en los principios del despotismo ilustrado, del absolutismo paternal, del progreso científico, técnico y económico que configurará la España de la Ilustración

Los políticos que van a crear esta nueva Marina serán, Alberoni, Patiño, Ensenada; Floridablanca y Aranda y los marinos que la van a desarrollar técnica y científicamente, Gaztañeta, Navarro, Jorge Juan, Ulloa, Romero Landa, Tofiño, Malaspina, Lángara, Mazarredo y Valdés como los más sobresalientes. Son los marinos ilustrados, cultos, intelectuales, científicos, profesionales que olvidados de toda política dinástica, van a llevar a la Armada Real a las más altas cotas de todos los tiempos.

**Situación de la Marina a comienzos del siglo**

A la muerte de Carlos II, la Marina estaba constituida por un gran número de escuadras o armadas, lo que dificultaba la rapidez de acción y la multiplicación de muchos servicios. La descentralización había llegado tan lejos, que al gobierno en

Madrid le era casi imposible calcular el número efectivo de buques de que disponía. Sirva como ejemplo los informes que de Manila llegaban con de un año de retraso.

En Flandes con su escuadra propia, con dificultades portuarias después de la pérdida de Dunquerque. Las galeras componían cuatro escuadras: España, Nápoles, Sicilia, y las alquiladas tradicionalmente a los Doria – genoveses, duques de Cursis - compuesta cada una de ellas de apenas cinco buques. En Veracruz tenía su base la Armada de Barlovento o del Caribe para el control del golfo de Méjico y del Caribe.

En el Pacifico navegaba la Armada del Sur, de existencia muchas veces sólo moral. Méjico y Manila permanecían en contacto a través del famoso galeón de Manila, único buque que atravesaba el Pacifico norte la mayor parte de los años. Las dos más importantes eran la del Océano, cuya misión era la seguridad de las costas peninsulares y la de la Avería [I] para la protección de los convoyes que comerciaban con América.

En principio cada zona disponía de sus propios recursos y los administraba con relativa autonomía. Como es natural esto favorecía más a unas zonas que a otras, en función de las reservas humanas y las materias primas disponibles. Incluso los astilleros, en buena medida, eran particulares de cada escuadra por razones geográficas. Y en muchos casos por razones de urgencia se alquilaban o compraban buques en astilleros extranjeros.

A tal extremo llegó la Marina de finales de los austrías, que Felipe V realizó el traslado por mar desde Barcelona al virreinato rebelde de Nápoles, para su pacificación, en 1702 a bordo de una escuadra francesa, al mando e almirante D´Estrées ya que la española prácticamente no existía[II]. En contraste con esta situación paupérrima, al finalizar el siglo, la Armada Real se componía de: 76 navíos de línea, 51 fragatas, 9 corbetas, 10 jabeques, 20 bergantines, 6 paquebotes y 16 urcas encontrándose casi todos los buques armados y tripulados. Se trataba de la mayor fuerza naval de la Historia de España y la segunda en el concierto mundial del momento sólo superada por Gran Bretaña.[III]

**La Marina Real**

El periodo que nos trata, se desarrolla entre dos fechas destacadas en la Historia europea; el año 1713 en que se impone el sistema de división de poderes en Europa, consecuencia del Tratado de Utrech y, el año 1789 que con la Revolución Francesa nace un nueva era en la historia universal, al trastocar todo el edificio político y social europeo. En este periodo de 76 años España sufrirá cambios y evoluciones, pero dentro

de unos grandes objetivos permanentes en su política exterior, de los que nacerá la nueva Marina Real, potente, moderna y oceánica cuyos objetivos serán:

- Dominar coyunturalmente el Estrecho de Gibraltar para la recuperación del Peñón
- Dominar el Mediterráneo Occidental para la reconquista de Menorca.
- Proteger el tráfico marítimo Atlántico entre España y las Indias.
- Dominar el mar en la zona del Caribe y el golfo de Méjico.
- Asegurar el equilibrio europeo, al disponer de suficientes buques en calidad y cantidad, capaces de permitir al poder ejercer una estrategia de disuasión

Para lo que debe de estar dotada de:

- Una organización estatal y bajo mando único
- De personal altamente cualificado profesionalmente, tanto en lo científico, en lo cultural, como en los valores de la moral militar
- De una marina mercante nacional

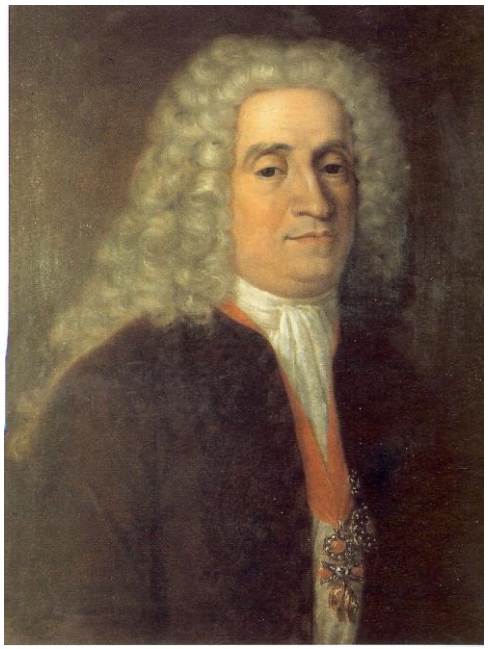
**Constitución de la Marina Real**

A lo largo de este siglo, se fue desarrollando un trabajo ingente para convertir a España en una potencia marítima. La importancia de este empeño, fue expuesta en la «Instrucción reservada para la Junta Suprema de Estado» que a modo de programa naval, aprobó Carlos III el 8 de julio de 1787. Pero para llegar a este punto, es necesario señalar, aunque sea someramente, las principales determinaciones y disposiciones que fueron configurando la organización de la Armada desde los primeros años del siglo.

Casi finalizada la guerra de la Sucesión, se pone en vigor la Real Cédula de 21 de febrero de 1714, por la que se unifican todas las escuadras y flotas existentes y se incorporan a la Armada Real, definiendo ésta como «el conjunto de la fuerza naval a cargo de la Corona». Consolidado en el trono Felipe V en año 1717 se comienzan a poner los cimientos de la nueva marina.

**José Patiño y Rosales**

(Milán, 1666- La Granja de San Ildefonso (Segovia), 1736). Intendente General de la Armada Secretario de Marina e Indias (1726-1736)



El primer hito lo pondrá Patiño. Vino a España tras la campaña de Felipe V en Italia. Destacando por su gestión durante la guerra de Sucesión, es nombrado Intendente general de la Armada en 1717 para atender todo lo referente a la construcción naval. En 1726 es nombrado secretario de Marina e Indias y poco después de Hacienda, cargos que ejercería hasta su muerte, en la Granja de San Ildefonso (Segovia).

Dotado de gran cultura, capacidad de trabajo y decisión, sus propuestas y disposiciones se sucedieron a un ritmo rápido.

Los hechos más destacados de su actuación son: la habilitación de una flota en Barcelona que al mando del marqués de Mari reconquista Cerdeña en 1717, de otra que al mando de Antonio de Gaztañeta reconquista Sicilia al año siguiente[IV] y la que al mando de Francisco Cornejo, que transporta el ejército del marqués de Montemar, se apodera de Orán y Mazalquivir en 1732, tras un brillante desembarco dirigido por Juan José Navarro, el primero que se realiza con la concepción moderna de este tipo de operaciones como se ejecutaron durante la 2 º guerra mundial.

Por Real Orden de 15 de abril de 1717 se crea en Cádiz la Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas, vivero de los futuros oficiales de la Armada y en el mismo año su Academia en la casa de los Villavicencio en el barrio del Pópulo de Cádiz[V].

Por Real Orden de 15 y de 25 de abril de 1717 se reglamenta el Cuerpo de Oficiales de la Armada, que se denominó «Cuerpo General de la Armada», nombre con que se conserva en al actualidad y el «Cuerpo de Ministerio», que en el siglo XIX tomara el nombre de «Cuerpo Administrativo» y actualmente es el «Cuerpo de Intendencia»; y por Real Orden de 16 de junio de 1717 se publican las «Instrucciones sobre diferentes puntos que se han de observar en el Cuerpo de Marina de España y que han de tener fuerza de Ordenanzas…», más conocidas como «Ordenanzas de Patiño».

También en el año 1717 por Reales Órdenes de 20 de febrero y 28 de abril respectivamente, se organizan los Batallones de Marina, actualmente el «Cuerpo de Infantería de Marina» y las brigadas de Artillería

En el año 1726 se crean los Departamentos Marítimos del Norte, Mediodía y Levante, con capitales en Ferrol, Cádiz y Cartagena, que con ligeras modificaciones han existido hasta nuestros días[VI]. En éstos serían construidas las respectivas bases navales, en la que el Arsenal, con sus correspondientes astilleros será el elemento fundamental. Estas bases serían complementadas más tarde con el apostadero de La Habana. Asimismo se dividió la Fuerza Naval de la Península en tres escuadras, cada una afecta a un Departamento. Por último se establecieron los pabellones o banderas de popa de los buques de guerra: blancas con el escudo real, variando el resto de las banderas según el Departamento que se hubiere armado el buque.

En un esfuerzo legislativo incomparable en calidad y número, -todavía hoy están en vigor sus creaciones- se colocaron los cimientos de la nueva Marina «La Real Armada» que lograría el resurgir de España como potencia marítima.

**José del Campillo y Cossío.** Peñaranda (Asturias), 1693 - Madrid, 1743. Intendente de la Armada. Secretario de Estado de Marina, Guerra e Indias (1741-1743).

El segundo hombre fue Campillo En 1735 es nombrado Intendente de la Armada y desde 1741 Secretario de Estado y del despacho de Marina, Guerra e Indias hasta su muerte. Siguió las líneas básicas de gestión de su antecesor. Como hechos notables ocurridos durante su gobierno señalamos el fracaso del ataque del almirante inglés Vernon a Cartagena de Indias defendida por Blas de Lezo[VII]. De su mano se escriben numerosos tratados organización la Armada

**Zenón de Somodevilla y Bengoechea.** Hervias (La Rioja), 1702- Medina de Campo 1781. Marqués de la Ensenada, intendente general de la Armada; Secretario de Guerra, Hacienda, Marina e Indias (1743- 1754)

Fue Ensenada el mayor talento organizador español del siglo XVIII. Estudiante de mérito en las principales universidades españolas y profesor de un colegio real. En 1720 conoce a Patiño quien atraído por su habilidad, lo nombra oficial supernumerario del Ministerio de Marina, con lo que inicia su carrera en la Armada.

Asiste como contador principal a la reconquista de Orán (1732) y a las campañas de

Nápoles y Sicilia por las que se le concede el título de marqués de la Ensenada. En 1737 es nombrado intendente de Marina y a la muerte de Campillo en 1743, asume las cuatro secretarias -Guerra, Hacienda, Marina e Indias- y se le confiere el cargo de lugarteniente del Almirantazgo.

Confirmado por el nuevo rey Fernando VI (1713-1759¸ rey de España (1746-1759) en 1748 expone a su nuevo «amo» (Ensenada siempre llamó amos a los reyes) su «Plan de Actuación y de Gobierno», contenido en varios documentos, el primero de los cuales está fechado en Aranjuez el 27 de mayo de 1748 y lleva por título *Ideas de lo que parece preciso en el día para la dirección de lo que corresponde al Estado y se halla pendiente*, título de profundas resonancias muy al estilo de la Ilustración.

Ensenada establece, con una clarividencia que siempre tendrá validez, que la paz es el principal objetivo político. Pero la paz hay que conseguirla primero y asegurarla después

> «El que quiera conseguir la paz es como axioma que ha de preparar la fuerza…. pues no hay paz segura si se compra con indecoro descrédito de quien la ajusta. Es necesario afianzarle con algún riesgo y fatiga y que conozcan las potencias extranjeras que hay igual disposición en el Rey de España, para empuñar la espada que para ceñir su bienes con la corona de oliva»

La paz que propone es una paz comprometida, una paz vigilante, una paz respaldada por una estrategia basada en la voluntad defensa si alguien se atreve a atentar contra esa paz. Es decir lo que hoy se conoce como «estrategia de la disuasión»

Y sigue:

> «No hay potencia en el mundo que necesite más fuerzas marítimas que la España, pues es península y tiene que guardar vastísimos dominios de América, que le pertenecen. Y mientras la España no tenga una marina competente no será considerada de Francia e Inglaterra, sus émulos inmediatos»
>
> «Yo no diré que pueda VM. En pocos años tener una Marina que compita con la de Inglaterra, porque aunque hubiera caudales para hacerla, no hay gente para tripularla; pero si que es fácil tener VM el numero de bajeles que basta para que unidos con los de Francia, se prive a los ingleses del dominio que tienen adquirido sobre el mar»

Fiel a su lema que sin Marina no puede ser respetada la Monarquía española, conservar el dominio de sus vastos estados ni florecer la península centro y corazón de todo, se dedicó con ahínco a su construcción.

Tres son las creaciones que va a suponer los pilares la nueva Armada Real:

*La Ordenanza de Montes,* de 31 de enero de 1748, cuyo objetivo es reservar para la Marina todas las maderas útiles, sin excepción alguna, todos los montes altos y bajos y arbolados que estén situados en el espacio de 25 leguas de la costa de la mar; a ellos hay que añadir, los bosques interiores, (Segura, Soria, Pirineos, etc.) casi un tercio de la Península bajo la jurisdicción naval. Esta ley fue abolida el 14 de enero de 1812 por decreto de las Cortes de Cádiz

*Las Ordenanzas de de Su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval,* de 1748. Conservadas en su concepto básico en la actualidad con el título de «Reales Ordenanzas de la Armada» aprobadas por S.M. el rey don Juan Carlos en 1984. Como señala en sus preliminares «Éstas constituyen un código de doctrina naval que comprende las esencias de la Institución, su espíritu, sus conceptos básicos y sus tradiciones. Tiene como objeto preferente el servir de guía a sus miembros e inspirar la reglamentación de la Armada»

*El Colegio de Cirugía en Cádiz,* a finales del mismo año. Al frente de la nueva institución, que será el primer centro de investigación y medicina de la época, pondrá a Pedro Virgili (Virgilio le llamaba Jorge Juan), médico y cirujano.

La creación de estos tres elementos era indispensable para afrontar la creación de una potente fuerza naval a la que había puesto sus bases orgánicas Patiño. Ahora es necesaria la construcción de los arsenales, como señala a SM, como el fundamento de la Armada. Para poner en marcha las nuevas instalaciones, destaca a los reconocidos científicos Jorge Juan y Antonio de Ulloa a conocer cómo son los arsenales y cómo se construyen los buques y materiales que utilizan en Europa[VIII]. El primero viaja a Londres con el objetivo de descubrir la construcción inglesa y contratar personal especializado para los nuevos arsenales. Después de un año y medio (estudiado) espiando los métodos del navío *Culloden,* el más moderno inglés vuelve con 80 personas contratadas en todas las especialidades que se van a distribuir en los arsenales peninsulares, la Academia de Guardiamarinas y el Arsenal de La Habana. Ulloa, acompañado de tres guardiamarinas, entre tanto, viaja por el continente dando conferencias y asistiendo a diferentes eventos científicos, recorre los arsenales

franceses, holandeses, suecos, prusianos. En holanda contrata especialistas en velas y labor. Las repercusiones de estos viajes fueron notables.

Se reorganiza el Arsenal de La Carraca, el primero construido en 1717 y los de Cartagena y Ferrol, iniciada ya su construcción .[IX] Dio tantos impulsos a todos los ramos de la Armada que muchas de sus creaciones aun subsisten, siendo su memoria recordada y ensalzada por toda la Corporación

Su política causó tanta alarma en Gran Bretaña que su embajador Keene intervino para urdir una trama con el apoyo de Ricardo Wall, el duque de Huéscar y el conde del Valparaíso para su defenestración política. Así a su destitución, y destierro a Granada y posteriormente a El Puerto de Santa María, en 1754, que sería levantado a la llegada a España de Carlos III en 1760. Durante sus últimos años y en el reinado Carlos III impulsó numerosas realizaciones en aspectos económicos, obras públicas, fomento industrial y mercantil.

Su mayor elogio parte de la comunicación del embajador inglés a su gobierno con motivo de su destitución; que comenzaba asi: *Ya no se construirán más barcos en España.*

Pero Inglaterra no se salió con la suya, pues la obra de Ensenada, aunque paralizada «para hacer ahorros» por el nuevo secretario de Marina e Indias, el anglófilo Arriaga, fue continuada por el rey Carlos III (1716-1788), rey de España (1759-1780).

**Julián de Arriaga .Teniente general de la Armada, secretario de Marina (1754-1776)**

Tras la caída de Ensenada en 1754 las secretarias que asumía son divididas en varias. La de Marina se le asigna al jefe de escuadra Julián de Arriaga. Presidente de la Casa de Contratación de Cádiz desde hacia dos años. Su gobierno en la Armada durará 21 años en los cuales intenta para el impulso de la Ensenada con los argumentos de que los recursos financieros y humanos no permiten mantener una flota de tal envergadura. No obstante continuaron las botaduras, aunque dio instrucciones de no poner nuevas quillas. En 1760 llega a España Carlos III, confirmándole en el cargo[X].

**Pedro González de Castejón. Marqués de González Castejón, teniente general de la Armada. Tudela (Navarra), 1719- Madrid 1783. Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina (1776- 1783)**

Primer fruto de la Compañía de Guardiamarinas que alcanza este rango. Había participado en el combate de cabo Sicie, en la defensa de La Habana, en la toma de Argel y se había encargado del astillero de Guarnizo. Durante dicho tiempo reorganiza los arsenales completando sus Ordenanzas, crea la Escuela de Ingenieros en el Ferrol y las nuevas compañías de guardias marinas de Ferrol y Cartagena, Pero lo más importante fue la organización y preparación de la fuerza para la guerra.[XI]

**Antonio Valdés y Fernández Bazán, IV capitán general de la Armada. Burgos, 1744- Madrid, 1816. Secretario de Marina (1783-1795)**

Heredero de la obra de Patiño y Ensenada, realiza una extraordinaria labor organizativa -publica las *Ordenanzas de la Armada de 1793*- y de fomento de la construcción naval, siendo particularmente destacable el apoyo a los viajes científicos - el de Malaspina, entre ellos - y al desarrollo de la hidrografía.

En 1785 se hace reglamentaria la nueva bandera roja y amarilla que desde entonces es consustancial con España. En enero de 1789 subió al trono Carlos IV, quien continuó con el mismo gobierno prosiguiéndose las construcciones navales al mismo ritmo. Por desacuerdos con Godoy es relevado de su cargo.

Ya la influencia de la Revolución francesa y las guerras del Imperio que siguieron a la égida de Napoleón cogieron a España entre dos fuegos con problemas de muy difícil solución. La falta de preparación de la Armada a causa del favoritismo en la designación de los mandos y la ruina de la Hacienda serán el origen del desastroso combate de San Vicente (14 de febrero de 1797). Y finalmente del combate de Trafalgar (21 de octubre de 1805), en que desaparece por completo la Armada Real. El esfuerzo de tantos hombres quedó en la nada, a causa de reyes ineptos y la incompetencia de los políticos.

## LA FUERZA NAVAL

### Clasificación

En España se conserva abundante información, desde planos detallados, estudios, manuscritos e impresos, grabados, cuadros y magníficos modelos de los distintos tipos de buques que compusieron la Fuerza Naval, así como una relación completa desde 1700 a 1799, con fechas, lugares de construcción, nombre y número de cañones, lo que permite conocer con profundidad todos los avatares de la construcción naval.

Los buques se clasificaban en razón del número de cañones que se llamaba «Porte»

**CLASIFICACIÓN SEGÚN PORTE**

| clases | Nº cañones | Clase de buques |
|---|---|---|
| 1 | + 90 | navío |
| 2 | 70 a 80 | navío |
| 3 | 74 | navío |
| 4 | 60 a 64 | navío |
| 5 | 32 a 58 | fragatas |
| 6 | 16 a 28 | corbeta |
| 7 | Menos de 16 | Otros buques |

Durante el periodo que nos ocupa (1700 y 1799), que constituye, sin duda, la época más brillante de la construcción naval española, se botaron 598 unidades de todas las clases, de ellos 229 fueron navíos.

**NAVÍOS CONSTRUIDOS**

| | NUMERO DE CAÑONES | | | | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| AÑOS | 50-59 | 60-70 | 74 | 80-98 | 112-120 | |
| 1700-1727 | 15 | 23 | 0 | 0 | 0 | 38 |
| 1728-1737 | 8 | 29 | 0 | 1 | 1 | 39 |
| 1738-1754 | 16 | 10 | 2 | 0 | 0 | 28 |
| 1755-1761 | 0 | 15 | 26 | 0 | 1 | 42 |
| 1762-1778 | 1 | 12 | 20 | 6 | 2 | 41 |
| 1779-1799 | 2 | 7 | 16 | 2 | 10 | 37 |
| TOTAL | 42 | 100 | 64 | 9 | 14 | **229** |

**OTRAS CLASES DE BUQUES CONSTRUIDOS**

| | | | |
|---|---|---|---|
| FRAGATAS | 196 | GOLETAS | 19 |
| CORBETAS | 10 | JABEQUES | 47 |
| BERGANTINES | 23 | BOMBARDAS | 12 |
| URCAS | 26 | MISTICOS | 1 |
| PAQUEBOTES | 110 | TOTAL | **369** |

En estos cuadros se puede observar perfectamente la evolución del tamaño; desde la mitad de la centuria hubo una mayoría de 74 cañones, tipo de muy buenas características y que también fue utilizado por otros países, especialmente por Francia.

De todos estos buques sólo 22 fueron comprados y 2 regalados por el asentista, el resto fueron construidos en los siguientes lugares: La Habana, Ferrol, Guarnizo (Santander), Cartagena; La Carraca, San Feliú de Guixols, El Callao, Guayaquil (Virreinato del Perú) San Blas (Virreinato de Nueva España)

**El navío**

Desde la Edad Media siempre ha existido un tipo de buque de guerra diseñado para servir como columna vertebral de las flotas. La carraca, la galera, la galeaza, el galeón, el navío, el destructor, y hoy día la fragata, lo han sido en cada época histórica.

El navío de línea fue el protagonista desde finales del siglo XVI hasta ya mediados el siglo XIX. Los últimos navíos españoles de este ultimo siglo fueron el *Isabel II* y el *Francisco de Asís*, reliquias de un pasado histórico, que fueron botados más allá de mitad del siglo (1852 y 1853, respectivamente).

Las primeras experiencias marineras del navío, partieron del galeón español, disminuyendo la altura de la obra muerta, especialmente en el castillo de proa y

dotándole de una cubierta corrida de proa popa, en la cual se montaban las baterías de cañones con portas en sus costados. Así nació el navío inglés *Revenge*, prototipo de los *Ark Royal* y *Withe Bear* que combatieron a la Gran Armada enviada por Felipe II contra Inglaterra en 1588. A partir de entonces y con el objeto de aumentar su armamento se añadieron cubiertas (o puentes, galicismo usado en España), hasta llegar a las cuatro cubiertas del español *Santísima Trinidad* (1796), el mayor navío de todos los tiempos.

Durante el siglo XVII, el navío más sobresaliente fue el inglés *Sovereing of the Seas*, construido en 1636-37 que marcó el punto de partida para el desarrollo de los navíos de alto bordo del siglo siguiente. Desplazabas 1520 Ton., longitud de quilla de 38,8 metros, 14,2 m de manga y 5,8 m de calado a popa y una dotación de 800 hombres. Su artillería se componía de 104 cañones de bronce (culebrinas y sacres), repartidos de la siguiente forma: 28 en la cubierta baja principal, 30 en la segunda batería, 28 en la tercera y 18 en los castillos y el alcázar. Su arboladura era alta, gruesa y provista de jarcias. El palo trinquete descansaba en el mismo pie de la roda, el mesana caído hacia atrás con vela latina y el bauprés corto y con un mastelerito vertical en su extremidad para largar una segunda cebadera. Decorado según bocetos de Van Dyck, fue el más lujoso de su época. Bajo la Commonwealth británica de Oliver Cromwell, el barco fue llamado *Soberano* y tras la restauración de Carlos II en 1660 fue reconstruido de nuevo y llamado *Soberano Real*. A pesar de su enorme tamaño, el barco era lento y de poca utilidad para el combate**,** hasta el extremo de no poder acompañar a otros barcos. *El Soberano de los Mares* fue el barco más poderoso de su tiempo y el primero con tres cubiertas. Tomó parte en muchos combates y nunca fue vencido pero el fuego de una vela lo incendió y destruyó en 1696.

**El navío de línea**

A lo largo del siglo XVIII el navío de línea - navío que era capaz de combatir en la formación táctica de línea de fila, en la que los buques tenían el máximo sector de fuego libre; este sistema de combate se mantuvo hasta los grandes avances tecnológicos que se producen hacia 1850- alcanzó una perfección difícilmente superable. El clásico se componía de un casco robusto con dos o tres puentes o baterías, un gran aparejo de tres palos cruzados y un bauprés; sus dimensiones y el número de cañones fue creciendo a lo largo del siglo hasta llegar al español *Santísima Trinidad*, antes mencionado.

**RESUMEN COMPARATIVO DE LAS DIMENSIONES SEGÚN Nº CAÑONES**

| Nº cañones | Eslora 1ª cubierta | Manga | Calado medio | Altura palo de la flotacion a la galleta | Tonelaje arqueo | Desplazamiento |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 120-130 | 59,4 | 16,12 | 7,78 | 63 | 2163 | 4902 |
| 112 | 59,4 | 16,12 | 7,22 | 62 | 2112 | 4770 |
| 94 | 54,8 | 15,6 | 7,37 | 59 | 1600 | 2800 |
| 74 | 53 | 14,5 | 6,8 | 57 | 1500 | 2750 |
| 58 | 41,7 | 11,95 | 5.37 | 45 | 990 | 1730 |

Como se ha señalado anteriormente desde la mitad del siglo se fue imponiendo el navío de dos puentes y 74 cañones en el que se va acumulando la experiencias e incorporados las nuevas técnicas de construcción, al ir pasando de una construcción casi totalmente empírica a una científica basada en estudio matemáticos, confirmados con modelos a escala y experiencia.

**El navío de 74 cañones**

*El casco*

Se componía de una quilla central resistente de madera de roble o teka y sobre ella se cruzaban las cuadernas; las dos ramas de cuadernas se unían por baos para soportar las distintas cubiertas, la altura de entrepuentes (entre cara alta de cubierta y parte baja del bao) era de 1,78 metros. Sobre las cuadernas se extendía un forro de madera, que llego a tener hasta 9 cm. de grosor en la parte central. Desde 1783 siendo secretario de Marina D. Antonio Valdés, sobre este forro se puso uno de cobre con clavos de bronce. La madera empleada era roble o pino del norte que tenía buena resistencia y menor peso. La madera debía de estar perfectamente curada permaneciendo entre arena húmeda y caliente o en las fosas que había en los arsenales con agua salada durante un año. Luego se lavaba con agua dulce y se ponía a secar. En los Astilleros del Norte era frecuente tenerla en las rías donde desembocaban los ríos, donde se alternaba el agua dulce y salada por efectos de las mareas.

La relación eslora manga fue el punto más debatido de la forma del casco a lo largo del siglo. Por un lado interesaba que la eslora fuese larga para montar más cañones, y obtener más velocidad, aunque estaba limitada por el tamaño de la madera. La manga tenía un tamaño mínimo, limitado por la necesidad del espacio para la carga y retroceso de los cañones. A más manga, más estabilidad. Este equilibrio varió según los diferentes tipos de construcción La óptima fue de alrededor de 3.74

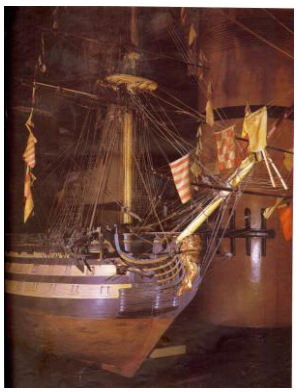
***Proa, Popa y Combes***

Por encima del casco resistente estaba la superestructura, en el extremo anterior el «castillo», terminado en su parte anterior en un frontón plano. En la proa y por delante de la roda estaba el tajamar formado por uno o varios tablones unidos al casco resistente en los que había unos orificios «beques» que servían de retrete para la tripulación. De mascarón de proa llevaban un león rampante que a veces solía sostener entre sus garras y sobre el pecho el escudo de la corona.

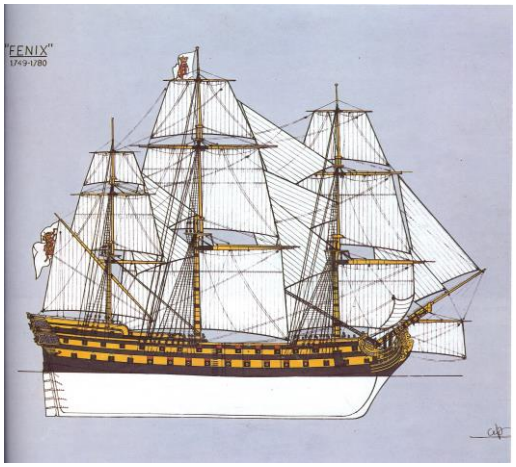
El espacio desde el palo mayor a popa estaba el «alcázar». Sobre éste había otro piso llamado «toldilla», sobre cuya cubierta estaban los camarotes de los pilotos. La popa del tipo llamada redonda consistía en vistosas balconadas de no excesiva ornamentación. A la altura de la segunda cubierta tenía unas balconadas y en las aletas una especie de garita «jardines» que servían de retrete a la gente de popa y sobre ésta un pequeño tanque de agua para su baldeo.

Entre el castillo y el alcázar se extendía el «combes»" por cuyas bandas tenía dos plataformas angostas (pasamanos) que unía el castillo con el alcázar. El hueco que quedaba entre los pasamanos se usaba para estibar los botes o podía estar cubierto con enjaretados para proteger la caída de elementos de la arboladura y permitir la ventilación de la batería alta y a través de otros enjaretados en las escotillas, ventilar las otras baterías. En las bandas y sobre la regala (los tablones que forman la parte superior de la borda) tenían dos barandillas de tablas o redes sostenidas con candeleros de hierro (batayolas) en que durante el día se estibaban los coys (hamaca para dormir) de la tripulación y para protegerse de los astillazos en combate.

Detalles de la proa, popa y combes del navío de tres puentes *Santa Ana* (112)[XII]



***El aparejo***



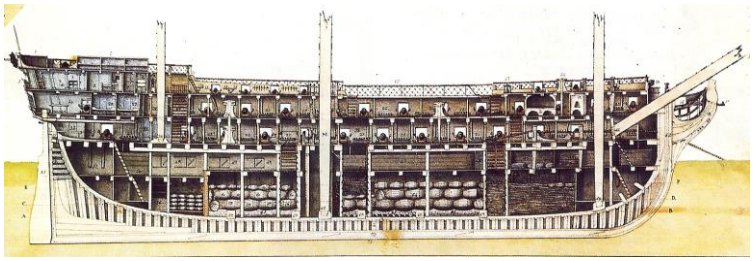

Tres palos verticales y el bauprés de inclinación con la horizontal de 30 a 35º. Los palos machos estaban formados por varias piezas ensambladas y reforzadas. En la parte alta de los palos verticales se montaban las cofas, plataformas rectangulares con la esquina de proa redondeada.

Las velas cuadras mayores, eran rectangulares y las gavias y juanetes trapezoidales, los foques y estays triangulares. Las cebaderas rectangulares. Entre el trinquete y el bauprés se largaban los foques y por debajo del bauprés la cebadera y entre los otros palos los estays. La cangreja cuadrangular suspendida del pico. Las velas no tenían bolsa sino que eran planas pues Jorge Juan demostró lo malo que era para ceñir. Para disminuir la superficie vélica se tomaban rizos. Como vela de fortuna existían las alas (en las gavias) y rastreras (mayores) en el aparejo de cruz y la maricangalla en la cangreja.

Hasta 1737 subsistió en el mesana la vela latina, después se transformó en vela mística (triangular con una faja abajo) y finalmente en 1750 se cambió por la cangreja cuadrangular

(Los nombres de la velas de proa a popa: bauprés, foque, contrafoque y cebadera. Trinquete: trinquete, velacho y juanete de proa. Mayor: mayor, gavia y juanete. Mesana : mesana, sobremesana y juanete del sobre mesana o perigallo )

***Compartición interior***



Por debajo de la primera cubierta o principal, existía otra debajo de la línea de flotación, llamada «sollado». Por debajo de éste, todo el espacio era la bodega, que albergaban los pañoles y locales: pañol del contramaestre, bodega de lastre (piedras y piezas inutilizadas de hierro, cañones, balas, etc.); encima los barriles de aguada sobre unas cubiertas debajo del sollado, que sólo existía en una parte el «sobre sollado», aquí se alojaban los cables del ancla y otros; a continuación las caja de bombas de achique y las de balas. Siguiendo hacia popa había un mamparo que cortaba la bodega «el mamparo de la Santa Bárbara» de madera con ladrillo o doble mamparo relleno de arena para hacer de cortafuegos, siguiendo los barriles de pólvora, pañol del condestable para encartuchar la pólvora forrados de plomo, (para iluminarlo tenía el mamparo de proa transparente con un fanal detrás). En el sollado en ambas bandas y junto a los costados de proa a popa el «callejón del combate» separado por un mamparillo bajo para circular libremente para tapar los balazos. En el centro pañoles de velas, carpintero, enfermería. pañoles de balas, pan, legumbres, queso, cecina. Por encima de esta cubierta estaban la primera, segunda y tercera si era el caso o puentes para las baterías totalmente despejadas. Entre los cañones los alojamientos. En el alcázar a proa del mesana, la rueda de gobierno y a popa el camarote y cámara del comandante y, finalmente, la galería. En la toldilla, junto al coronamiento, dos camarotes para los pilotos y los estantes de banderas.

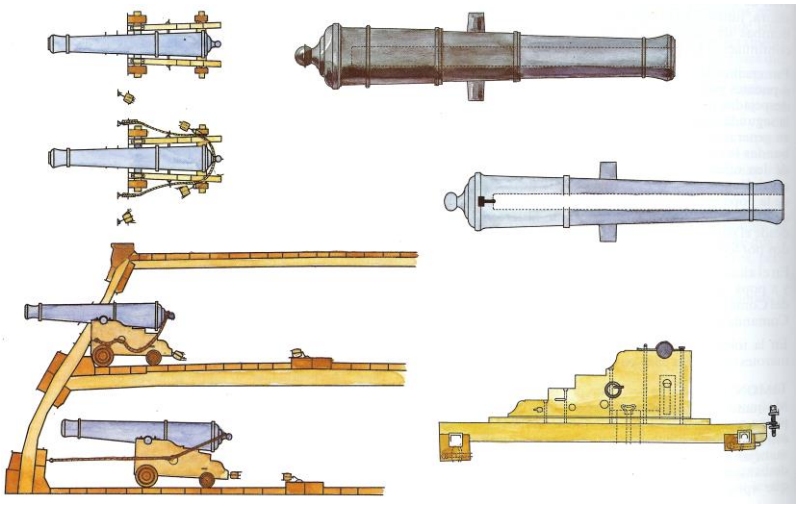
***Botes***

Llevaban 3, la lancha, el bote y el serení (mayor que el chichorro y menor que el bot) y a veces una falúa. En tiempo de paz estaban estibados en el combes entre los pasamanos.

***Anclas***

Llevaban generalmente tres anclas: de leva o pendura para uso normal y además una cuarta estibada a estribor y finalmente una quinta llamada la caridad colocada en la bodega. Eran de hierro forjado con dos uñas y un cepo perpendicular a éstas. Para fondearlas se empleaba un cabo de cáñamo de 120 brazas de largo, llamados cables que se afirmaban a bordo en las grandes bitas de madera situadas sobre la primera cubierta. Para elevar las anclas se empleaban los cabestrantes.

***Artillería***



El cañón iba montado sobre una cureña de madera de cuatro ruedas y firme a ella y estaban alineados paralelamente en ambas bandas. Las portas en nº de 11 a 16 por batería y de 6 a 7 en el alcázar. Además en el frontón del castillo llevaba 2 carronadas (cañón corto en proporción al calibre) apuntando fijas a proa: En la popa por debajo del espejo de 2 a 4 cañones llamados «guarda timón» con ese objeto. Los cañones eran de hierro o bronce.

Las balas eran de 36 (16,2 kg), 24 (19,8), 18 (8,1) y 12 (5,4) libras de peso. Las más corrientes eran de hierro y se llamaban «bala rasa». Existían, además, la palanqueta en forma de dos pirámides truncadas unidas por su parte más delgada cuyo objeto era desarbolar al enemigo; la bala de metralla: dos medias balas unidas por palancas articuladas o cadenas las estrelladas cuatro conos unidos por cadenillas formando un cilindro. Su alcance dependía de la carga de pólvora, tipo de bala, longitud de la caña. Los alcances máximos con bala rasa y 15º de elevación:

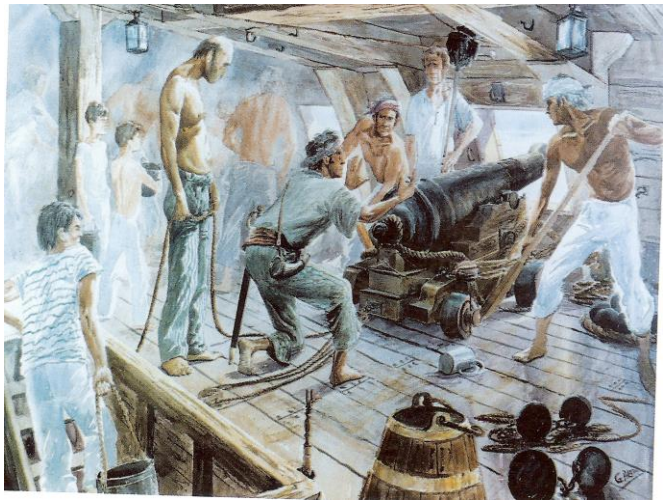
| Balas | Alcance |
|---|---|
| 36 | 3326 |

| | |
|---|---|
| 24 | 3.113 |
| 18 | 3.028 |
| 12 | 3.o71 |

La dotación la componía de un capitán de montaje y una dotación suficiente para realizar las funciones requeridas pero para mantener la cadencia del tiro se incorporaba las dotaciones de la otra banda: La eficacia de la artillería dependía de la cadencia Un buen ritmo para un cañón de a 36 con dotación doble bien adiestrada podría estar en los dos minutos. Si había que servir simultáneamente a ambas bandas el ritmo de fuego se reducía enormemente y el buque se encontraba en evidente desventaja táctica.

No requiere mucha imaginación para entrever lo que debería de ser la dotación para el combate.

Otro cañón que montaba era la «carronada» arma relativamente ligera, pues no utilizaba 1/12 del peso del proyectil en pólvora y de cañón corto, ya que no se utiliza nada más que en el combate a corta distancia. Disparaba metralla o bala hueca. Sus calibres normales eran el 32 y superiores



*Ornamentación*

Nunca fue excesiva En la proa una figura (león) y a popa en tiempos de Gaztañeta (1721) una balconada. Después se pusieron dos balconadas superpuestas al espejo de popa, en correspondencia con la segunda cubierta y el alcázar, siendo vistosas pero no excesivas, excepto en algún navío como el *Real Carlos* (1787). El conjunto estaba comprendido dentro de un arco en forma de herradura y a ambas bandas llevaba las garitas de los «jardines». Los costados se pintaban de franjas amarillas y negras

alternadas y desde 1781 los costados y la arboladura de color amarillo rojizo o almazarrón

*Las dotaciones.*

Para buques de porte de 112 cañones, 848 hombres; de los cuales 23 eran oficiales; de porte inferior, 802 hombres con el mismo número de oficiales. No obstante para la guerra este número se incrementaba.

**LA CONSTRUCCION NAVAL**

La evolución de la construcción de navíos estuvo sujeta a muchos altibajos, debidos a veces a cambios de criterios técnicos, pero otras cambios políticos, siguiéndose cuatro etapas hasta llegar a la construcción de magníficos buques.

**Primera etapa: Sistema de construcción a la española**

Desde los comienzos de siglo hasta 1749

Durante este periodo los destinos de la Armada están regidos por los secretarios del Despacho de Marina Bernardo Tinajero de la Escalera (1714-1717); José Patiño Rosales (1726-1736) y José Campillo Cossío (1741-1743) principalmente.

Los artífices principales son el marino español Antonio de Gaztañeta, y los constructores de origen francés Ciprian Austrán y Juan Pedro Boyer. En 1920 Antonio de Gaztañeta editó su libro *Proporciones de las medidas esenciales para la fábrica de navíos y fragatas de guerra que puedan montar desde ochenta cañones hasta 10, cuyas proporciones tiene resuelto S.M. se observen por regla general en todos los astilleros de España* obra de gran trascendencia para unificar proyectos y planos de los buques de la Real Armada, que debían de cumplir con las siguientes condiciones por las que se clasificaba la bondad de un buque:

- Que gobierne bien y responda pronto al timón
- Que aguante sus velas con toda clase de tiempo
- Que sus balances y cabezadas no sean violentos ni grandes, ni aun en tormentas y que navegue a satisfacción
- Que se mantenga al viento sin abatir
- Que su batería baja se pueda emplear en cualquier tiempo y circunstancias

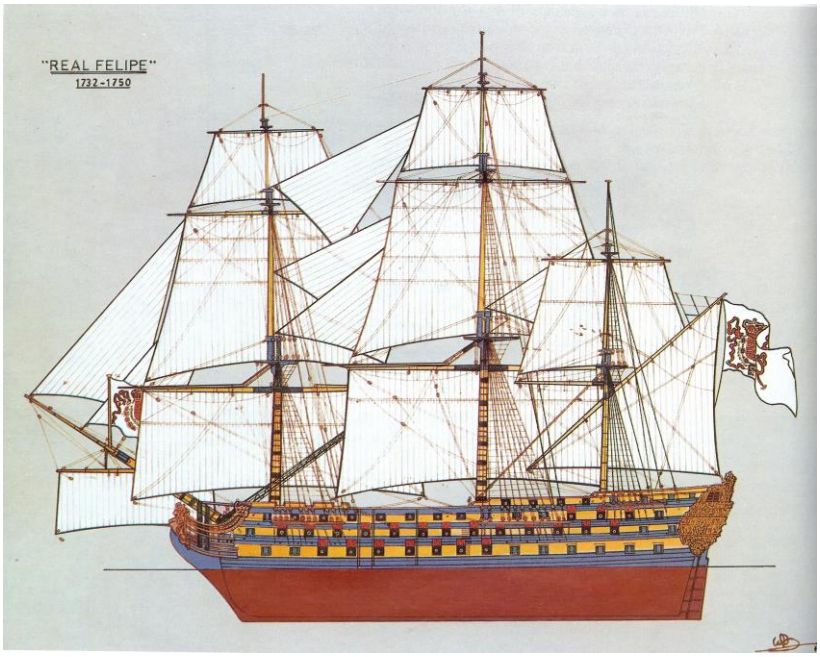
Sin embargo Gaztañeta responsable de la construcción naval hasta su fallecimiento en 1728 no logró conseguir las condiciones citadas. A sus construcciones

se les achacaba una relación eslora/manga exagerada por lo que se quebrantaban, a la vez que la falta de solidez en sus ligazones producía continuas carenas y reparaciones lo que redundaba en su escaso de tiempo útil. Los buques se atenían con mayor o menor rigor a los criterios y consejos de Gaztañeda, por ello los buques que salían de Guarnizo no salían iguales a los de La Habana o Cádiz. Entre 1726 y 1736 se construyeron 36 navíos. Entre todos ellos destacaba por su tamaño y lo bien construido el *Real Felipe*, de 114 cañones y tres puentes, siendo el primer de gran tamaño que se construyó en España.

*Navío Real Felipe*

Construido en Guarnizo con planos hoy desaparecidos, trazados por Ciprian Autran y Juan Pedro Boyer. En el Museo Naval se conserva un dibujo de su perfil lo que permite conocer como era aproximadamente. [XIII]

El buque era un navío de buena planta y de estudiado diseño. En el combate de Tolón en 1744[XIV] resistió el ataque de cuatro navíos ingleses por dos veces a los que hizo retirarse por averías. Al final del combate quedo desarbolado y maltrecho pero no había quien se le arrimara; fue remolcado a Cartagena por una fragata dándosele de bajan en 1750.



*Segunda etapa: Sistema que se denomino a la inglesa o debía de llamarse a hispano-inglesa*

Transcurre entre los años 1750-1765

Durante este periodo los destinos de la Armada estaban regidos por Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada (1743-1754) y Julián Arriaga (1754-1776).

Los artífices principales fueron el marino español Jorge Juan y Santacilia y los constructores ingleses contratados por éste en Londres, Ricardo Rooth (destinado a Ferrol), Eduardo Bryant (Cartagena), Mateo Mullan (Cádiz), David Howell (Guarnizo) y Almond Hill (Academia de Guardias Marinas de Cádiz) acompañados por los correspondientes ayudantes y auxiliares que totalizaban unos 80 y sus respectivas familias, además de los holandeses especialistas en jarcias y velamen que había contratado Ulloa, que con su experiencia desarrollaron las ideas preconizadas por Jorge Juan.

A la finalización de la misión científica llevada a cabo por Jorge Juan y Antonio de Ulloa de la medición del grado del meridiano, para deducir la verdadera figura de la tierra, el marqués de la Ensenada que deseaba relanzar la construcción naval en los Arsenales de Ferrol, La Carraca, Cartagena y La Habana, «copiando a los mejores de Europa y excluyendo lo malo de ellos» envía a Jorge Juan a Inglaterra para estudiar los métodos de construcción durante nueve meses, y sin que se enteren las autoridades inglesas contratar varios buenos constructores y sus ayudantes y a Antonio de Ulloa lo envía a viajar por los países de Europa, reconocer los principales arsenales e instalaciones navales , así como contratar personal que complemente al inglés.

El sistema denominado «a la inglesa» producía barcos más redondos y estables que los del sistema «a la española» de Gaztañeta y sus modificaciones introducidas por Autran, pero conservaban el inconveniente de que eran menos sólidos, con un consumo mayor de madera y menor de hierro lo que obligaba a frecuentes calafateos y reparaciones.

Jorge Juan preconiza construir un buque de formas más reducidas, con mayor fortaleza de obra viva, aligerando la muerta, aumentaba la manga y disminuyendo el lanzamiento de proa. Su principal mérito consistía en conjugar los principios físico-matemáticos con la experiencia, a las formas del casco, tamaño, colocación de las arboladuras y disposición de la artillería. Sus propósitos fueron alcanzados parcialmente, pues si bien, en lo tocante a la fortaleza y vida útil de los navíos se avanzó

mucho - El *Guerrero* estuvo en servicio casi 100 años-, tenían defectos como el no ser excesivamente marineros y principalmente no ceñir bien al viento.

Pero el más característico del sistema Jorge Juan, el mas célebre de todos los de la época fue el *Santísima Trinidad*.

Navío *Santísima Trinidad* antes de ser realzado

Construido por Mateo Mullan en el Arsenal de La Habana en el año 1769. Inicialmente proyectado como navío de tres puentes, de 118 cañones, desplazaba 2650 ton.; con las siguientes dimensiones: 59,9 m de eslora; 50,7 m de quilla; 16,5 de manga y 8 de calado. Dotación 1.300 hombres, el mayor barco del mundo de la época: «El Escorial de los mares» lo llamo Perez Galdós. Su enorme aparejo lo convertía en el terror de los gavieros. No existen planos completos de este navío aunque si precedentes y datos que permiten dar una idea aproximada del mismo. Al llegar a Ferrol en 1700, para ser artillado y efectuar pruebas, acusó defectos tan graves que obligaron a tomar medidas para paliarlos. Su mayor defecto era tener el centro de escora tan alto que sólo con tiempos bonancibles podía emplearse su batería baja. Sometido a numerosas modificaciones para mejorarlo en el año 1795 en Cádiz, se le aumentó la manga a base de forrar de madera el casco original para mejorar la estabilidad y correrle una cuarta batería. Así se transformó en el único buque del mundo con cuatro puentes y 136 cañones y con las siguientes dimensiones: 61,29 metros de eslora; 51,5 en la quilla, 16,22 de manga y 7,96 de calado. Desplazamiento 2.935 Ton. Era el mayor navío del mundo y en los combates de San Vicente y Trafalgar causó la admiración de los ingleses por su desmesurado tamaño y su aguante al fuego. No todo eran defectos en este navío.

Los pintores marinistas han tomado este buque como protagonista de sus cuadros Antonio de Brugada (1804-1863) en su obra *Combate de San Vicente. El navío*

Pelayo *acude en auxilio del navío* Santísima Trinidad *(14 de febrero de 1797)* (O/L 286 x 488 cm) que se exhive en el Museo Naval de Madrid [XV].

***Tercera etapa:sistema que se denominó a la francesa***

Transcurre entre los años 1765 al 1782

Durante este periodo los destinos de la Armada están regidos por Julián de Arriaga y Pedro González de Castejon (1776- 1783)

Su artífice fue el constructor francés Francisco Gautier quien en 1770 será el inspirador del Cuerpo de Ingenieros de Marina

A la caída de Ensenada, ya sea por disensiones ocurridas entre su sucesor Arriaga y Jorge Juan o por eliminar los defectos observados, principalmente la poca elevación sobre el agua de la batería baja, la poca velocidad o por aplicar la experiencia francesa tras la guerra de los Siete Años (1756-1763) o por la admiracion que en aquellos tiempos se profesaba a la construcción francesa, instaron al ministro Arriaga a traer a España al general Francisco Gautier.

En relación con el sistema anterior en este se potenciaba la velocidad y en consecuencia la eslora, con el aforismo de «dame quilla y te dare millas» y disminución de la manga., con lo que se empeoraba la estabilidad y por tanto el aguante a la vela y a la mar, sin ventaja real, pues con viento fresco la batería de sotavento se inutilizaba al inundarse, lo que se comprobó en varias pruebas simultáneas efectuadas con los navíos San Juan (sistema francés) y San Genaro (sistema español) en 1766 en que a pesar de tener el español menos superficie vélica y más toneladas dieron igual velocidad, siendo mejores las condiciones marineras del español. Las modificaciones introducidas por

Gautier fueron ampliamente criticadas por Jorge Juan  por lo que el francés modificó algo sus buques, pero no lo suficiente para que Jorge Juan elevara un escrito al rey Carlos III en que reitaraba su disconformidad con dicho sistema. En el mismo año de la muerte de Jorge Juan se hacen nuevas pruebas con la primera serie construida en Ferrol (*San Pedro*, *San Pablo* y *San Gabriel* de 74 cañones). En el informe de las pruebas se hace constar que el buque es «de buena vela, andar y gobierno y que en buenas circuntancias andaba 10 nudos a un largo, pero que el centro de escora era muy alto y en consecuencia no era posible servirse de la batería baja».

De resultas de este informe y otros se modfiicaron los planos del nuevo navío *San Eugenio* de 80 cañones construido tambien en Ferrol

Navío *San Eugenio*

*Cuarta etapa: sistema español José  Romero Landa. Basado en los postulados de Jorge Juan  y Gautier mejorados*

Durante este periodo los destinos de la Armada estuvieron regidos por Antonio Valdés (1783-1795).

Los artífices principales fueron el ingeniero general de Marina José Romero Landa perfecionados por el también ingeniero general de Marina Julián Martín de Retamosa. El primero había ejercido la comandancia de ingenieros en los Departamentos Maritimos de Ferrol y Cartagena, donde había estudiado los informes de los comandantes de los buques y su comportamiento durante la guerra contra Inglaterra que acababa de finalizar. Así su sitema de construcción se basó, integrando ambos

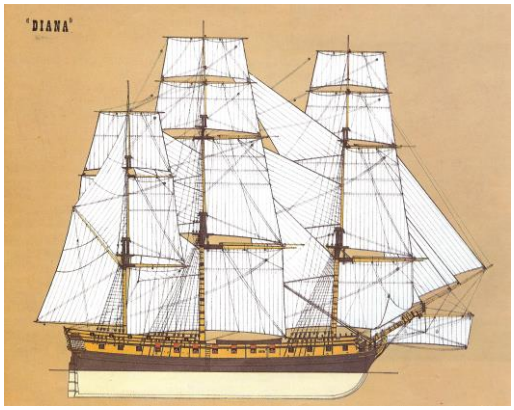
sistemas, en obtener el mejor rendimiento, primordialmente en sacar el mayor rendimiento del sistema de velamen, a la vez que mejoraba las condiciones de los cascos

El primer navío proyectado fue el *San Ildefonso* (74) de dos puentes, botado en Cartagena en 1785. Aquel mismo año se integra en una agrupacion experimental con el *San Juan de Nepomucemo* (sistema francés) y dos fragatas *Santa Brigida* y *Santa Casilda* al mando del prestigioso jefe de escuadra Mazarredo. En el informe de Mazarredo se dice «Que su velocidad excedía en una milla al de *San Juan*, que salía a barlovento como las fragatas, que gobernaba y viraba como un bote, que tenía una batería espaciosa y como era de menor eslora y más manga que el *San Juan* era más estable en todas las situaciones» y, por último, concluía que era el «de mayor vela de España y de todos los conocidos». Posiblemente el informe era demasiado elogioso, no obstante, corregidos los defectos observados, se construyeron una serie de siete llamados *Ildefonsinos.*

El sistema anterior fue aun mejorado por Retamosa y constituye la culminación de la arquitectura naval en madera del siglo XVIII. Tres fueron las unidades *El Montañes* (1794) 74 cañones; el *Neptuno* (1795) y el *Argonauta* (1795) ambos de 80 cañones construidos en Ferrol

**OTROS BUQUES DE GUERRA**

***La fragata:***



Similar al navío pero menor, más raso y fino con una sola batería de 32 a 58 cañones, con castillo y alcázar y en el combés unos corredores con enjaretados por encima de los cañones. Se empleaban en misiones de guerra para vigilancia y corso. No se distinguían de los navíos nada más que en el número de cañones.

En la etapa de Jorge Juan se construyeron 24 fragatas de 22 a 34 cañones, más débiles que las inglesas que ya portaban 40; lo que indica que la aplicación de estas unidades no estaba del todo extendida entre la Armada Real. Durante la Secretaria de Don Antonio Valdés se construyeron 13 fragatas, una de 40 cañones (*Ceres*), otra de 48 (*Pomona*) 9 de 34 y resto de menor número

Fragata *Guadalupe* (1786-1799)

Desplazamiento: 608 Ton.; eslora 45,6 metros, manga 12 m, calado 5 m, artillería: 34 cañones: 26 de 12 y 8 de 6 y además 6 carronadas del 32. Dotación 327 hombres

Botada en La Habana en 1786 con el nombre de *Nuestra Señora de Guadalupe*. En 1797 formó en la escuadra de D. José de Córdoba, al mando del capitán de fragata don José de la Encina. El día 14 de marzo de 1799 fue comisionada para cruzar la costa - navegar paralelo a ella- para proteger el tráfico. Se estableció en las inmediaciones de los Columbretes. En la amanecida de día 15 al hacer la descubierta avistó entre la costa y los islotes varias velas sospechosas que procuró reconocer y que, en efecto, resultaron enemigas: el navío *Centaur* (70), la corbeta *Cormorant* (20) y un bergantín. Avistada la fragata por los ingleses, dieron a la vela para su caza. La *Guadalup*e que ante fuerzas tan superiores tomó la vuelta de las Columbretes, con todo el aparejo y viento flojo del SO y mar gruesa del E. Al anochecer, los enemigos habían ganado mucho sobre la fragata y proseguían la caza; pero el tiempo arreciaba con grandes chubasco del SE, a favor de los cuales se perdieron de vista los perseguidores. El comandante cambió de rumbo en demanda del cabo de San Antonio, con la esperanza de desorientarlos. A las 9 de la noche, oyó un cañonazo con lo que descubrió que seguían de cerca la persecución, aunque era mucho ahora el andar de la fragata, que no había disminuido el aparejo.

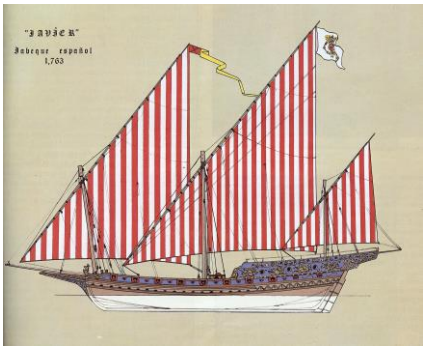
A las cuatro de la madrugada, suponiendo, el comandante, estar fuera del riesgo de ser alcanzada, con toda la velocidad que llevaba, embistió en la costa, enfrente de la partida de les Rotes, a la punta del Sardo, al no haberle permitido los chubascos divisar la población de Denia.

La fragata se hallaba varada muy cerca de la playa, rompiendo la mar sobre ella, con tal fuerza, que el ojo menos marinero, podía comprender la imposibilidad de ponerla a salvo. A la vista de la situación, el comandante ordenó picar los palos, poner en el agua todas las embarcaciones y hacer jangadas (balsas), todo sin resultado pues éstas se estrellaban contra el costado. Al apuntar el día la población en masa de Denia acudió a lugar del siniestro atraída por los cañonazos de auxilio. Se echaron al agua varias lanchas que no pudieron alcanzar el buque por los efectos de la resaca. Se intentó enviar desde abordo enviar un andarivel, se largaron al agua boyas y pipas vacías llevando amarradas sondalezas o cordeles de la corredera, lanzándose a nado desde la playa para cogerlas, sin conseguirlo. Dos marineros de la dotación se ofrecieron en llevar a nado un cabo a tierra, pero perecieron.

En un momento la *Guadalupe* se partió por su cuaderna maestra, quedando sumergida la popa con mucha de su gente que fue barrida por la mar. La restante se reunió en el castillo. A la una de la tarde se partió en tres trozos que fueron arrojados más cerca de la playa. En este momento algunos trataron de ganar la tierra ayudados por los de Denia, que con incasable esfuerzo les echaban cabos y se metían en el agua. Un marinero que quedo en trozo mayor del castillo, (que lo constituía el costado de estribor, tuvo la fortuna de llegar ileso a la playa; desde donde antes de recibir cualquier auxilio se amarró un cabo a la cintura y se arrojó de nuevo a la rompiente, nadando hacia el buque a donde se sujetó con firmeza el cabo: Con este andarivel se pudieron salvar todos los que estaban en este trozo de la fragata. Este héroe bien merece ser mencionado, se llamaba Andrés Martina, nombre que la Armada debe recordar como ejemplo de desinterés y abnegación. También merece la atención por su celo humanitario el subdelegado de marina en Denia D. Thomas Vives y todos los habitantes de la ciudad. Murió casi la mitad de la dotación (147) de los 327 hombres que la componían

Rafael Monleón (1843-1900) pintor marinista valenciano, se inspiró en esta historia para pintar una serie de cuadros con el tema de naufragios, que inicio con *Tempestad y naufragio en el cabo San Antonio* (o/l 48 x72cm) que recibió Mención Honorífica en Expoción Nacional de Bellas Artes de 1867. En el Museo del Prado se puede contemplar *Naufragio en las costas de Asturias* (O/L 1190 X 200 cm) que evoca con gran maestría estos hechos.

**El jabeque**



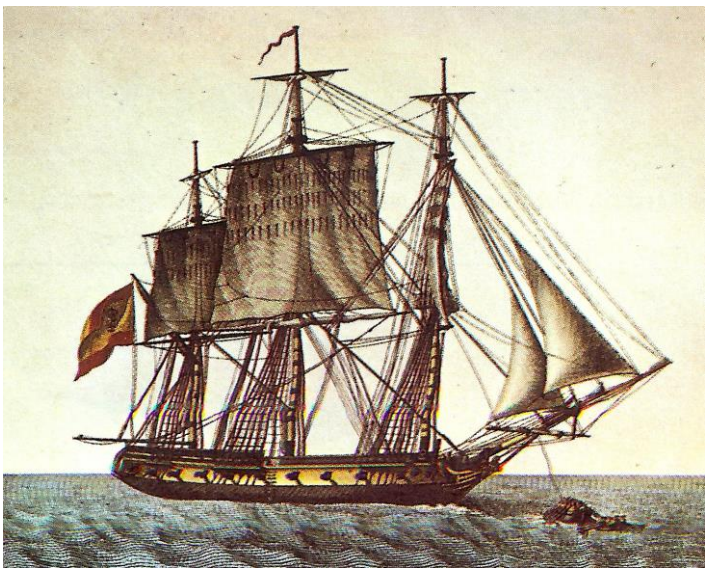

Una innovación en los tipos de buques surgidos en la primera mitad del siglo XVIII, fue el jabeque embarcación propia del Mediterráneo, ideada por los piratas berberiscos, descendiente de la galera y que navegaba a remo y vela, aunque fuera esta última su principal propulsión. Tenía aparejo latino con tres palos. Los hubo con dos palos con aparejo de polacra, el primer palo cruzado y se llamaban jabeques redondos, o con el mayor con aparejo cruzado y se llamaban jabeques bergatina. Fue el teniente general Barceló el que le dio el mayor auge a este barco, con el que terminó con el corso

berberisco que asolaron durante siglos las costas mediterráneas. Éstos fueron evolucionando durante sus 60 años de vida. El último se desguazó en 1810 en América.

Ángel Cortellini Sánchez (1858-1912). Pintor del Museo Naval recoge una escena de los numerosos combates que Antonio Barceló llevoa a cabo en su vida marinara al mando de estos buques con el titulo: *Antonio Barceló con su jabeque correo rechaza dos galeotas argelinas (1736* ) (o/l 160 x 311 cm. [XVI]

***La corbeta***

Buque parecido a la fragata, pero con menos de 32 cañones. Se utilizaban para vigilancia y contra los piratas. Las hubo mercantes de 150 a 300 toneladas con trinquete y mayor cruzados y el mesana sólo con cangreja, se les llamaba barca. Son célebres la *Descubierta* y la *Atrevida* que al mando de Malaspina dieron la vuelta al mundo durante tres años. Ambos buques habían sido construidos en la Carraca y preparados para poder llevar a cabo observaciones astronómicas, geográficas y antropológicas, y embarcar personal científico adecuado. [XVII]



Corbeta de 24 cañones

*Otras unidades menores*

*Bergantín*, de 200 a 300 ton. montaba entre 14 y 24 cañones. Dos palos, en el mayor una gran vela. Utilizado como aviso.

*Paquebote*, semejante al anterior, utilizado también como aviso y correo con las colonias, montaba entre 14 y 16 cañones

*Urca,* especie de fragata de carga aunque de menos eslora que la fragata de guerra, algunas montaban hasta 40 cañones.

*Goleta,* dos palos y velas cangrejas, con 10, 12 o 14 cañones.

*Balandra,* de un solo palo, armado con 16, 18 o 20 cañones, montados en crujía, muy utilizado por corsarios y contrabandistas.

*Bombarda,* embarcación de dos palos, mayor y mesana, con dos morteros en el lugar del trinquete para bombardeo desde la mar a tierra.

*Brulote,* embarcación llena de diversos materiales combustibles e inflamables para estrella contra otra embarcación e incendiarla.

*Lugre,* embarcación de pesca y transporte, tres palos, de 8 a 10 cañones.

*Polacra,* semejante al jabeque con dos palos y aparejo redondo. Algunas llevaban el palo mayor de la goleta y se llamaban polacra-goleta y otros tenían cofa en el palo mayor, se llamaban bergantín-polacra y otras tenían tres palos, llamadas polacra-corbeta

*Pingüe,* parecido al jabeque. En la popa llevaba un pequeño palo mesana.

Y, por último, el *quechemarín,* el *místico* y el *falucho*.

Epílogo

Después de esta apretada síntesis de lo que fue la Armada Real del siglo *XVIII,* no queda nada más que decir lo que se puede leer en la entrada del Arsenal de La Carraca:

*TU REGERE IMPERIO FLUCTUS HISPANE MEMENTO*

Cuya traducción es:

*Acuérdate España que tu registe el Imperio de los mares*

Madrid 28 de junio de 2005

LAUS DEO

BIBLIOGRAFIA

«Arsenales y construcción Naval en el siglo de la Ilustración». *Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Nº. 41 Madrid 2002

«La Marina de la Ilustración». *Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* Nº 2. Madrid 1989

Catálogo del Museo del Prado: (Nº PO 7250).

CERVERA PERY, José: *La Marina de la Ilustración*, Madrid 1986

DE LA PIÑERA Y RIVAS, Álvaro y THIAL BOISIER, Jacqueline: La construcción naval en España durante el siglo XVII. *Revista de Historia Naval*

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Naufragios en la Armada española*, 1867.

GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBRERO, Fernando y DE LA GUARDIA SALVETTI; Fernando: *Historia artística de la construcción Naval*, Valladolid 2006

- *Catálogos de Pintura del Museo Naval* Tomos I al V Ministerio de Defensa 1999- 2002

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. IGNACIO: *Catálogo-Guía del Museo Naval de Madrid* Tomos I al III. Ministerio de Defensa 1999-2003

- *España en la mar. Una historia milenaria*; Lunwerg, Madrid 1998.

- «El navío de tres puentes en la Armada española»; *Revista de Historia Naval*. Año III 1985 nº 9

Listado General de Buques. Documento de Trabajo nº 3. Volumen I. Buques de Guerra; Abril 1993

MARQUÉS DE LOZOYA: *Historia de España*. Salvat. Madrid 1968

MERINO NAVARRO, José Patricio: *La Armada en el siglo XVIII; Fuerzas Armadas Españolas*,. Tomo II. Alhambra 1959

MONLEÓN Y TORRES; Rafael *Naufragio en las costas de Asturias* (óleo/lienzo, 110 x 200 cm)

ORTEGA PEREYRA, Ovidio: *El Real Arsenal de La Habana*; Letras Cubanas, Madrid 1998

PÉREZ CRESPO MUÑOZ, Mª Teresa: *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Editorial Naval 1992

PERLES MARTÍ, Pedro: *Denia en el recuerdo*, Denia 2002

QUINTERO GONZÁLEZ, José: *La Carraca, el primer Arsenal Ilustrado Español (1717-1776);* Ministerio de Defensa Madrid 2004

SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel: *Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana 171-1740*

VVAA: *El buque en la Armada Española;* Silex 1999

[I] Se llamaba con este nombre por el impuesto de la «Avería» con que se gravaban las mercancías que se trasportaban

[II] «Contaba con diez bajeles, de los cuales cuatro eran de línea de combate y el resto de fuerza menor, hallándose en tan lamentable estado que más que al fuego del enemigo debían de tener cuidado de sus propios cañones» TORREJÓN CHAVES, JUAN *La construcción Naval Militar española en el siglo XVIII; tendencias, programas y constructores;* XXVI Jornadas de Historia Marítima; Arsenales y construcción Naval en el siglo de la Ilustración; Octubre 2002; Instituto de Historia y Cultura Naval; pág. 131

[III] La Marina británica contaba entre 200 y 220 navíos y alrededor de 250 fragatas y 500 buques menores. La francesa revolucionaria no sobrepasaba los 35 navíos y un número semejante de fragatas, hallándose sometida a un profundo caos después de la ocupación por la escuadra anglo española (Hood-Lángara) en 1793 de Tolón Dinamarca contaba de 20 a 25 navíos y semejante numero de fragatas; Suecia por el estilo. Rusia y Turquía alrededor de 15 navíos anticuados y Holanda de 15 a 20 pequeños navíos y de construcción planuda.

[IV] Conquista de Cerdeña. La flota estaba compuesta por: 10 navíos, 6 fragatas, 4 galeras y diversas embarcaciones de trasporte en que iban embarcados 9000 hombres y 500 caballos al mando del marques de Lede. El mando de la flota lo ejercía marques de Mari que arbolaba su insignia en el navío *Real Felipe* (74). La escuadra de galeras al mando de Baltasar de Guevara y Francisco Grimau. En una operación sorpresa, pues la flota no supo su destino hasta estar en la mar, rindió a la isla en 2 de octubre de 1717.

Conquista de Sicilia. El junio de 1718 partió de Barcelona una flota al mando de Antonio de Castañeta compuesta por 12 navios, 12 fragatas, 7 galeras y 400 embarcaciones en que embarcaba un ejercito compuesto por 30.000 hombres, al mando del marques de Lede que fue nombrado virrey una vez conquistada la isla.

Combate de cabo Passaro. El 11 de agosto de 1718, sin declaración de guerra, una escuadra inglesa al mando de Byngs sorprende a Gaztañeta en el cabo de Passaro y destruye su flota. 6 navíos apresados o destruidos de los 12 que la componían, La escuadra inglesa estaba compuesta de 20 navíos con uno al menos de tres puentes y el resto de 70 cañones; con artillería de 24 libras en los cañones de la batería baja, incluso en algunos de 30. El resultado del combate siempre habría favorecido a Byngs, independientemente de la ejecución por parte de Gastañeta.

[V] Por R.O. de 15 de abril de 1718 se publicó la "Instrucción para el gobierno, educación, enseñanza y servicio de Guardias Marinas, y obligaciones de sus oficiales y Maestros de Facultades". En ella se fijaban, las condiciones para su ingreso: ser hidalgo notorio, con una probanza que alcanzaba a los cuatro abuelos notoriamente caballeros, estar bautizado, para demostrar su legitimidad y que la edad alcanzada, no debía de ser inferior a los 14 años ni superior a los 18; no obstante, ocasionalmente se autorizó a ingresar a alguno con 12 años o mayor de 20. Una vez ingresado el guardia marina permanecía en la Academia durante dos años, en los que estudiaba Matemáticas, Náutica, Artillería y Maniobra, además de Idiomas, Dibujo, Táctica, Esgrima y Baile. Si al cabo de este tiempo era calificado de apto, embarcaba en un buque de la Armada, durante 6 años, como parte integrante de la dotación, hasta obtener el despacho de alférez de fragata.

La Compañía se organizó inicialmente con la siguiente planta: un capitán (capitán de navío); un teniente (capitán de fragata); un alférez (teniente de navío); dos ayudantes (tenientes de fragatas); cuatro brigadieres; ocho subrigadieres; ciento treinta y ocho cadetes; un capellán; cuatro músicos y dos tambores. El primer capitán fue el teniente general de la Armada, Luis Dormay; el primer teniente, el teniente general del Ejército, José Marín y el primer alférez, el que luego sería capitán general de la Armada Juan José Navarro.

El primer uniforme consistió en una casaca azul forrada con serguilla roja, con vueltas grana, chupa encarnada, pantalón azul, medias rojas y sombrero de medio castor. Para la mar, un casacón azul

La Compañía, siguiendo los pasos del Departamento de Cádiz, se traslado a la isla de León (San Fernando) en 1769, quedando ubicada en el caserón denominado Sacramento. En 1777, ante el auge de la Real Armada, se crearon las Compañías de Ferrol y Cartagena, con una organización similar a la existente en la de Cádiz, donde permaneció el Detall y la Jefatura del Cuerpo. En 1824 que se refundieron en una, en San Fernando y poco más tarde, en 1828, se trasladó ésta al Arsenal de La Carraca ubicándose en el Real y Militar Colegio de Guardias Marinas. Mientras esto ocurría, las pruebas de nobleza sufrieron diversos avatares; suprimidas en 1811, se volvieron a exigir en 1814; se suprimieron de nuevo en 1820, y se restablecieron en 1823; fueron nuevamente abolidas en 1836

[VI] El Departamento Marítimo se concebía como un distrito de la costa en que se extiende la jurisdicción o mando de cada comandante o intendente general, cada cual en su ramo de competencia y constituían el medio a través del cual la Secretaria de Marina ejercía su autoridad sobre organismos, material y personal sujetos a su fuero. El del Norte extendía su jurisdicción desde la frontera de Francia hasta la de Portugal El de Mediodía desde Portugal a Almería mas Canarias y de Levante , desde Murcia hasta la frontera con Francia mas las Baleares. Con ligeras modificaciones han subsistido en la Armada hasta hace pocos años..

[VII] Blas de Lezo, teniente general de la Armada **(**Pasajes 1687 - Cartagena de Indias, 1741). Hace sus primeras armas embarcado en la escuadra francesa del conde de Tolosa, participando en el combate de Vélez-Málaga (1704) con las fuerzas combinadas de Inglaterra y Holanda, donde pierde la pierna izquierda. Continúa sus servicios en los socorros de Peñíscola y Palermo y otras acciones de la Guerra de Sucesión, entre ellas la de Tolón, ya de teniente de navío, donde pierde el ojo izquierdo en la defensa del castillo de Santa Catalina. Capitán de fragata en 1710, al mando de una fragata de la Real Armada hace once presas al enemigo y es herido de nuevo en el apresamiento del navío ingles *Stanhope*, De capitán de navío asiste al sitio de Barcelona (1712), donde pierde un brazo y a la recuperación de Mallorca. Sirve también en las flotas de Indias (1716) y desde 1723 manda la Escuadra del Mar del Sur hasta que en 1730 vuelve a Europa. Amenaza Génova con una escuadra para que devuelva una deuda que tiene con España, lo que consigue (1731). Concurre como segundo de Cornejo a la conquista de Orán (1732) y al apresamiento de la capitana de Argel.

Participa con su escuadra decisivamente en la defensa de la plaza de Cartagena de Indias, atacada por la británica de Vernon, a la que rechaza y le produce fuertes pérdidas (1741), muriendo de resultas las heridas recibidas en estas acciones. Tanto consideraban los ingleses suya la plaza, que acuñaron por adelantado distintas medallas para conmemorar este suceso y exaltar el heroísmo de los marinos británicos.

El Museo Naval de Madrid tiene una pieza de bronce de 36 mm de diámetro cuyo anverso presenta de rodillas a Blas de Lezo, ofreciendo la espada al almirante Vernon, y la siguiente leyenda: *Don Blass, the spanish pride pull down by admiral Vernon*. En el reverso, repetido, el nombre de don Blas y la ciudad y puerto de Cartagena de Indias, y en la orla *True British heroes took Cartagena*. En el exergo, *April 1741*.

En el Museo Naval se puede contemplar un hermoso cuadro obra de Cortellini (o/l 139 x 201 cm ) que recoge la acción del apresamiento del navío *Stanhope*

[VIII] Jorge Juan y Antonio de Ulloa acababan de regresar de su larga estancia en la América meridional, culminando los trabajos para la medición del grado del meridiano y deducir la verdadera figura de la tierra.

[IX] El Arsenal de La Carraca sufrió diversas vicisitudes en su historia, incendios en 1737 y 1749, terremotos y grandes temporales en 1755 y 1759, sublevación de los presidiarios que realizaban trabajos forzados en 1763, que obligo a la construcción del penal de Cuatro Torres que pasó desde poco más de un fondeadero reparaciones de barcos menores hasta la construcción de 28 unidades de ellas 7 navíos 12 fragatas y otras unidades menores entre los años 1729-1766

El Arsenal del Ferrol se inició con un pequeño arsenal en la villa de La Graña en 1726, pero las limitaciones de este establecimiento obligaron a su ampliación, pues sólo contaba con dos gradas y algunos almacenes. Se construyeron nuevas gradas en playa de Esteiro. En 1750 se bota el navío *San Fernando* y al año siguiente el *Asia*. En 1768 se habían construido 14 navíos.

El de Cartagena se inició su construcción en 1739. El impulso definitivo se dio en 1749, construyéndose entre 1753 y 1795, 21 navíos, 23 fragatas, 6 corbetas, 1 urca,1 bergantín y otros barcos menores

[X] Su traslado de Nápoles a España lo hace a bordo del buque insignia de una flota mandada por el que posteriormente sería primer capitán general de la Armada, don Juan José Navarro, marqués de la Victoria. Hecho tan insignificante como este traslado va a tener una gran repercusión en su pensamiento político posterior. Aparte de conocer con profundidad la Armada, con las conversaciones con los jefes de Marina durante la travesía, también existía el agravio que como rey de Nápoles le hizo el comodoro inglés Martin en 1742, al amenazar con bombardear la ciudad si en 24 horas no abandonaba la causa de su familia en la guerra que en aquel momento tenía lugar en Italia.

Juan José Navarro de Viana y Búfalo (Mesina, 1687- Isla de León 1772). Comenzó sus servicios muy joven en el Tercio del Mar de Nápoles. Participa en la Guerra de Sucesión. En 1717, alférez de la Compañía de Guardias Marinas con la que toma parte en la conquista de Cerdeña. Comandante de los navíos *San Fernando* y *Castilla*, interviene en la expedición de Orán en 1732. Manda la Escuadra de Cádiz en la guerra contra Inglaterra. Como consecuencia del combate de Tolón, en que la escuadra franco-española derrota a la inglesa de Mathews (12 de febrero de 1744), es ascendido a teniente general y se le concede el título de marqués de la Victoria; comandante general de los departamentos de Cartagena y Cádiz y director general de la Armada. En 1759, transporta a España desde Nápoles a Carlos III, quien lo nombra capitán general de la Armada. Notable escritor y dibujante, sobresaliente en la contribución al perfeccionamiento de las señales de escuadra en la mar y a la construcción naval. El Museo Naval conserva su obra *Diccionario demostrativo con configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna (1719-1756).* También escribe *Táctica Naval, Teoría y táctica de la maniobra, El capitán de navío instruido en las ciencias y obligaciones de su empleo* y un tratado de señales. El epitafio que reza sobre sus restos, que descansan en el Panteón de Marinos Ilustres, es el resumen de su vida de marino: "Tiene setenta años de servicios militares, tanto en el Exército como en la Armada baxo los Señores Reyes Carlos II, Felipe V, Luis I, Fernando VI y Carlos III en los cuales se hayó en cincuenta batallas y cinco sitios".

En el momento de su traslado, España contaba con 50 navíos de línea, 30 fragatas y numerosa cantidad de buques menores repartidos por todo el mundo hispánico. Si inicialmente la postura de Carlos III fue continuar la eolítica de paz de su antecesor, las continuas agresiones británicas en las pesquerías de Terranova, los establecimientos comerciales en Honduras, el contrabando los ataques corsarios y por ultimo la falta de repuesta a las continuas reclamaciones hispánicas provocaron el acuerdo con Francia , en la Guerra de los Siete Años, muy necesitada de apoyo por el adverso derrotero que llevaba la contienda En 1761 se firma el tercer Pacto de Familia por lo que España entra en guerra a favor de Francia con el objetivo de equilibrar las fuerzas y obtener una paz razonable. En verano de 1762 los ingleses toman la Habana y casi en el mismo tiempo se produce el ataque a Manila. Pedro de Ceballos toma la colonia de Colonia de Sacramento (hoy Uruguay). La Paz de Paris (10 de febrero de 1763) permite a España recuperar La Habana y Manila a costa de devolver la Colonia de Sacramento y entregar Florida a Gran Bretaña; en compensación Francia cedió a España la Luisiana.

La ocupación británica de La Habana les permitió destruir su arsenal y 12 navíos de línea, media docena de fragatas y un centenar de mercantes, además de quedar cortada las comunicaciones con Méjico. La ocupación de Manila puso a los ingleses en contacto con los archivos, donde encontraron las derrotas del Pacifico, y descubriendo con asombro la existencia del estrecho de Torres, que España conocía desde el siglo XVII.

[XI] El nombramiento de Secretario de Estado del conde de Floridablanca en 1777 trajo un cambio en la política interior y exterior; en la primera separó la secretaria de Indias de la de Marina, confirmando en el cargo de esta última a Castejón que ya la ostentaba y nombrando para el segundo a José de Gálvez. En la segunda, anular las ventajas británicas alcanzadas por el tratado de París de 1773. La declaración de la independencia de los Estados Unidos en 4 de julio de 1776, es aprovechada por las dos potencias borbónicas que firman en 1779 la convención de Aranjuez, por la que Francia se compromete a ayudar a España en la toma de Gibraltar, Menorca, Florida y Belice. Abiertas las hostilidades y después de una fracasada intentona de invadir Gran Bretaña mediante una poderosa fuerza hispano-francesa (1779), la escuadra de Barcelo apoyada por las fuerzas del duque de Crillon pone sitio a Gibraltar. La fuerte resistencia de la plaza, reabastecida por Rooney, que derrotó a Lángara en el cabo de Santa Maria (1780), prolongó el sitio. En 1782 un ejercito hispano-frances al mando de Crillon, con el apoyo de una escuadra mandada por Buenaventura Moreno, recupera Menorca. Con tal motivo se instituyo el dia de la Pascual Militar en 6 de Enero fecha en cayo la plaza A continuación se intenta de nuevo la conquista de Gibraltar, sometida a bloque por la escuadra de Luis de Cordova. Todos los medios empleados incluso las baterias flotantes de d¨Arcon fracasaron. En América la acion conjunta de ejercito al mando de Gálvez y la escuadra de Solano, recuperan Florida. Honduras y Bahamas. En 1783 se firma la Paz de Versalles por la que España recupera Menorca ;Florida, Hondurasy devuelven las Bahamas

[XII] Tipo Romero Landa fue botado en Ferrol el 29 de septiembre de 1784. Eslora de alféríz a alferiz 58,38 metros, quilla 51,63, manga 16,1 puntal 7,7 m, calado máximo 7,78 m desplazamiento 2308 tom. Su artillería inicial era de 110 piezas. En el combate de Trafalgar : 30 de 36 libras en la primera batería; 32 de 24 en la segunda; 32 de 12 en la tercera; 10 de 8; 10 obuses del 48 2 de 32 ; 6 de 24 y 4 de 4

En total 130 piezas. Dotación inicial 848 en Trafalgar 1053. En Trafalgar izaba la insignia del teniente general Ignacio Mª de Alava siendo su comandante el capitán de Navio José Gardoqui. Combatió con *Royal Sovereing* (100), insignia de Collingwood sufriendo graves daños y resultando heridos Alava y Galdoqui. Apresado por los ingleses fue después represado entrando a remolque de una fragata en CAdiz. Se hundió por falta de carena en La Habana en 1817.

[XIII] Casco: Alargado de poco alzamiento, por lo que la relación eslora/manga era superior a sus contemporáneos europeos. La proa sobria y sencilla con un gran tajamar coronado por el mascaron tradicional de la Armada: el león rampante; a veces solía sostener entre sus garras y sobre el pecho el escudo de la corona. La popa de un discreto coronamiento rematado por un fanal. En ella llevaría todos los adornos que se hacían desde el siglo XVII. Obra ostentosa de madera tallada con galerías y figuras policromadas. Entre los puentes dobles cintas que colocadas en el exterior en el sentido de popa a proa aseguraban las ligazones del casco

Aparejo*:* El trinquete: seguía la regla de una longitud de 8/9 de la total del mayor, muy situado a proa y cerca de la roda por lo que el barco debía de sufrir mucho en las cabezadas y sacudidas que se producen en las mares gruesas. Este palo estaba dividido en tres perchas que se llamaban de abajo a arriba:"palo mayor del trinquete", "mastelero de gavia" y "mastelero de juanete" que tenían colocadas las vergas del trinquete, velacho y juanete. El Palo mayor: seguía la regla de estar situado a 1/16 de la eslora mas a popa de la medianía del buque. Tres perchas denominadas como las del trinquete e iban colocadas las vergas mayor, de gavia y de juanete. El palo mesana situado a 3/16 del codaste alcazaba 7/8 del mayor, mas corto que los navíos posteriores, debido a llevar la entena de la vela latina y no la cangreja. Llevaba una verga seca o gata, asi denominada por no ser costumbre hacer firme en ella vela alguna a causa de la maniobra de la latina. Sobre el mastelero de gavia iba colocada una verga de sobremesana.

Artillería: En la cubierta baja 30 cañones de bronce de 32 libras (0.451 Kg); 32 de 24 en la media y 30 de 12 en la alta y 22 de 8 en el alcázar y castillo. En total 114 cañones

[XIV] Combate de Tolon (22 de febrero de 1744). Despues de la expedicion contra Genova (1743) una escuadra española compuesta de 15 navios al mando de Juan Jose Navarro entró en Tolón, donde quedó bloqueada por la inglesa del almiranyte Mattheus. Navarro con 12 navios salio del puerto en 19 de febrero, en compañía de la de la escuadra francesa al mando del almiranye La Bruyere de Court compuesta de 16 navios y 3 fragattas, con la mision de proteccion de las fuerzas espñolas y no combatir si no fuesen atacados.

El dia 22 se encontraron con la escuadra inglesa compuesta de 32 navios, quedando ambas flotas en liunea paralelas a lo largo de cabo Sicié. Al mediodia la vanguardia y el centro britanica cayeron sobre la retaguardia combinada, compuesta por la division espñola. Navarro a bordo del Real Felipe (114 cañones) apoyado por los otros seis navios espñoles, se vio atacado por ortros doce ingleses de ellos tres de tres puentes.

Tras un furioso combate, los britanico tuvieron cuartro navios desarbolados y muy dañados; y los espñoles dos el *Real Felipe* (114) y el *Constante* (64) y uno apresadio el *Poder* (66*)*, posterioirmente represado y posteriormente incendiado por quedar inutil. Al aprosimarse laescuadra francesa , los britanicos se retiraron y Navarro alcanzo el puerto de Catagrena con sus navios que era su mision. Por esta accion Navarro alcazo el titulo de marques de la Victoria

Poner dos vistas nº inventario 4750.

[XV] Una escuadra española, compuesta por 27 navíos de línea, 10 fragatas, 1 bergantín, 13 lanchas, 4 urcas y 50 mercantes, al mando de general don José de Córdova, recibe orden de salir de Cartagena el 2 de febrero de 1797, para dirigirse al canal de La Mancha, haciendo escala en Algeciras para dejar el convoy -50 mercantes, 3 navíos y las lanchas- y en Cádiz para abastecerse. El almirante inglés Jervis, conocedor de la salida, le espera en cabo de San Vicente con 15 navíos de línea, 4 fragatas, 2 sloops y un cutter. La escuadra española forzada por el viento de levante, que le impide entrar en Cádiz, avista a la escuadra inglesa el 14 de febrero a 24 millas al SW de cabo de San Vicente. La escuadra española navegaba en dos divisiones una de diecinueve navíos y otra de seis, bastante separadas y cada una de ellas sin formación adecuada. A la vista de la flota inglesa, Córdova trató de reunir las dos divisiones; vira con la suya para incorporarse a la más pequeña, con lo que las dos se encontraron navegando de vuelta encontrada. Jervis mientras, en línea de batalla, se dirigió a interponerse entre ellas para evitar la concentración. Los tres navíos españoles de cabeza logran rebasar la línea inglesa y unirse a los seis. Córdova pensando que Jervis va a empeñarse con este grupo inferior, vira para

quedar a barlovento de los ingleses y poder caer sobre ellos cuando estén combatiendo con la otra división, pero el almirante inglés vira a su vez para coger entre dos fuegos la cola de la división mayor española. Córdova maniobra con el *Santísima Trinidad,* que va en cabeza con su insignia y con los navíos que le siguen, para caer a sotavento y reunirse al grupo separado, pero Nelson a bordo del *Captain,* tercer puesto de la cola inglesa, se apercibe de la maniobra y por propia iniciativa se sale de la línea para impedir la maniobra. Después de una "melee" general en la cabeza y la cola de la división española, en la que los ingleses llevan la mejor parte, se rompe el contacto al llegar la noche. España perdió cuatro navíos apresados, y tuvo 1.318 bajas entre heridos y muertos, los británicos, tres navíos con fuertes averias y 400 bajas.
La obra recoge, la intervención del navío de dos puentes *Pelayo*, de 74 cañones, al mando de capitán de navío Valdés, a la izquierda de la imagen, navegando empopado a todo trapo, cuando acude en auxilio del navío *Santísima Trinidad*, de 120 cañones, insignia del almirante Córdova, al mando del brigadier Orozco, que aparece en el centro desarbolado y batido, con la bandera semiarriada ante la acometida inglesa de los navíos *Blenhein*, de 98 cañones (capitán de navío Lenox), *Orion*, de 74 (capitán de navío Saumarez), *Irresistible*, de 74 (capitán de navío Martín) y *Excellent*, de 74 (capitán de navío Collingwood) A la derecha, trozos de abordaje en sendas lanchas, combaten al arma blanca. El autor refleja la majestuosidad de un navío de gran porte el *Pelayo* que domina la composición, navegando con todo el aparejo impulsado por la mar y el viento en una obra llena de minuciosos detalles de un combate naval de la época.

[XVI] Palma de Mallorca, 1717-1794. Navega de marinero por las costas de Baleares y Cataluña. Capitán de uno de los jabeques correo entre las Baleares y la Península con el que persigue a los moros que infestaban las costas mallorquinas, toma celebridad un combate que sostiene contra dos galeotas argelinas, por cuya acción es ascendido a alférez de fragata en 1738.. Adquiere fama en sus campañas para combatir el corso berberisco,. Alcanza el grado de teniente. En 1779 es nombrado comandante de las fuerzas navales que bloquean Gibraltar, construyendo bajo su dirección las cañoneras y bombarderas. En 1784 el Rey le concede por sus servicios la Cruz de caballero de la Real y Muy Distinguida Orden de Carlos III y la comandancia general de las Fuerzas Navales. Deseoso el Rey Carlos IV por conocer a tan célebre marino, lo manda llamar a la Corte y le pregunta cómo se encuentra, a lo que no contestó por no haber oído la pregunta. Advertido el Rey por el ministro de que Barceló se había quedado sordo, le pregunta en tono más fuerte: "¿Como están los berberiscos, Barceló? Señor -contestó éste- temiendo siempre el nombre de V.M. No -le replicó el Rey- tu nombre es el que temen y el que hace huir a los corsarios argelinos". Hombre tosco e inculto, destaca por su bravura, su hombría de mar, y amor a la profesión; es adorado por las dotaciones que combaten a sus órdenes. Una placa lo recuerda en el Panteón de Marinos Ilustres. La acción está representada en dos escenas: en la primera, a la derecha, el jabeque español, en un primer plano, combate con un argelino, que intenta escaparse, y en la segunda, a la izquierda, otro argelino en plena retirada. Obra simple en su composición, que refleja con claridad el hecho histórico. La luz incidiendo en los verdes y blancos produce tonalidades de muy agradable efecto. Inscripción en la parte inferior izquierda: *D Antonio Barceló con su jabeque correo rinde a dos galeotas argelinas =año 1736*.

[XVII] Los barcos salieron de Cadiz el 1 de julio de 1789 Su primera escala fue en Monrtevideo siguiendo hacia las Malvinas Desde alli remontaria el Cabo de Hornos, reconociendo el cabo Victoria y el archipiélago de Chonos llegando llegando al final del año a las isla Chiloe. Todo el año 1790 lo emplearían en recorrer la costa americana desde Chiloe a San Blas en California. El reconocimiento de las islas Sandwich le ocuparía tres meses del año 1891 ,navegando en el pacifico harían escala en Kanmchatka y se continuaria hasta Caton, isla Marianas y Filipinas Desde esta capital navegando entre las Celebes y Molucas y por el norte de Australia y una vez costeada toda su costa norte hacia el Indico, Cabo de Buena Esperanza y llegada a España en julio de 1894